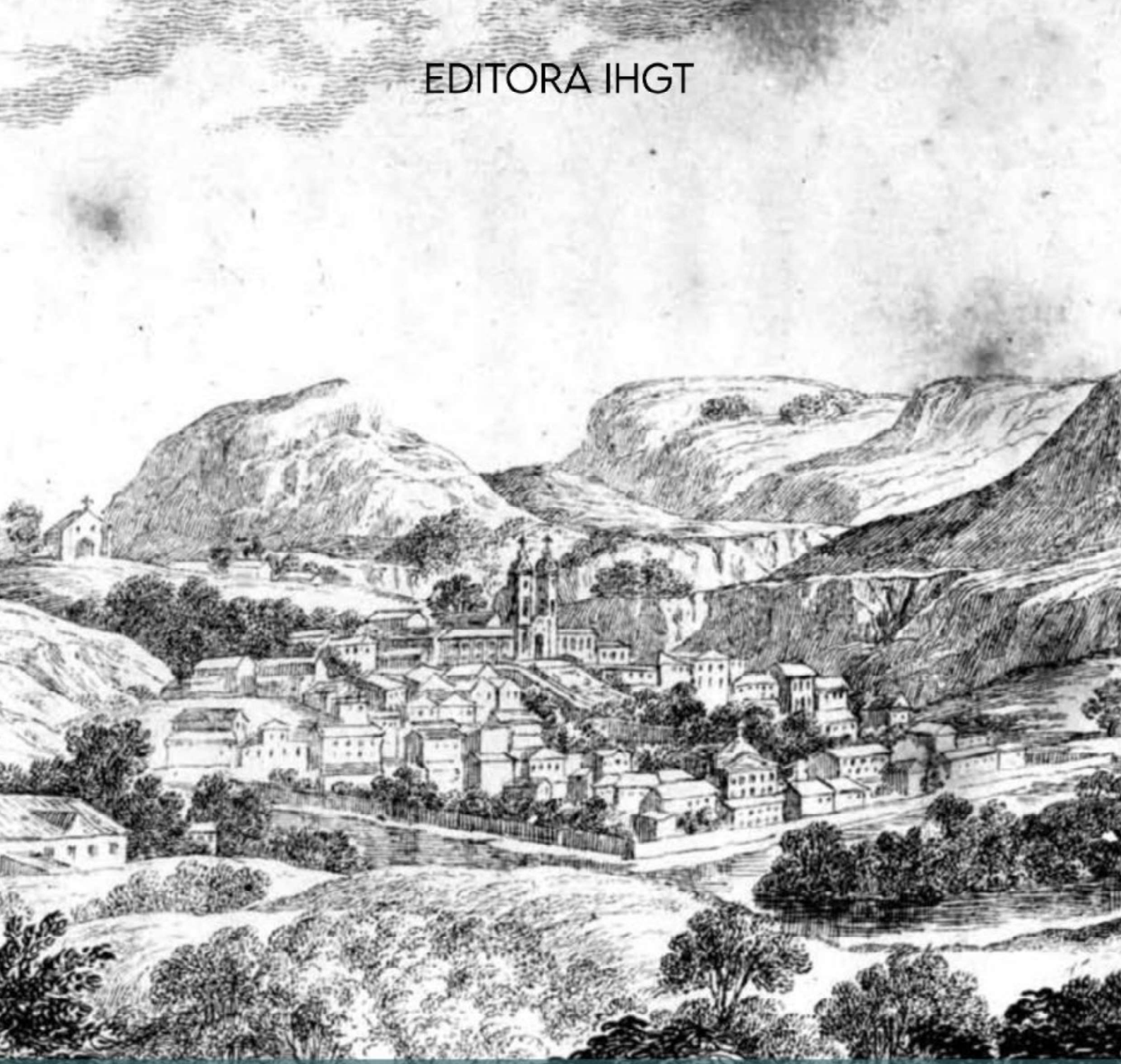
EDITORA IHGT



Instituto Histórico e Geográfico de Tiradentes:

REFLEXÕES SOBRE HISTÓRIA

A locomotiva Baldwin 233: Patrimônio cultural de Lavras (MG)

Geovani Németh-Torres[86] e Vinícius Ferreira Batista[87]

A ferrovia em Lavras

O Segundo Reinado (1840-1889) foi uma época muito importante na História do Brasil. No aspecto político, o país viveu seu mais longo período de estabilidade desde a Independência, no qual se fortaleceram as instituições do Estado imperial, formaram-se partidos políticos nacionais e o parlamento brasileiro era uma casa de estadistas, como outrora descrevera Machado de Assis em *O Velho Senado* (ASSIS, 1898, pp. 257-271). As eleições eram regulares e havia ampla liberdade de imprensa, aspectos que dão uma avaliação positiva ao período, principalmente quando comparado ao período posterior, a República Velha (1889-1930) (CARVALHO, 1993, p 66). Na economia, o modelo agroexportador se consolidou, notavelmente pela expansão das plantações de café, açúcar e algodão e também produção de couro e peles. Por conseqüência, as vias de transporte se desenvolveram grandemente, através da abertura de estradas, ferrovias e navegação a vapor.

A situação de Lavras acompanhou o restante do país, gozando de progresso econômico e tranqüilidade política, o que demandou e permitiu que a Vila se despontasse como um pólo regional relevante, progresso este sinalizado pelas novas rotas de ligação do município às demais localidades (NÉMETH-TORRES, 2018, pp. 167-171).

O dr. José Jorge da Silva (1810-1880), deputado geral de Minas na Corte, radicado em Lavras, foi um dos grandes promotores da construção de novas ligações para o interior do Império. Tempos depois da criação da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1855, ele sugeriu a transformação da estrada de rodagem do Passa Vinte em um caminho-de-ferro, uma vez que aquelas partes da província possuíam

> terrenos de cultura de uma fecundidade inexaurível, as matas criam imensa variedade de madeiras de construção, e os campos naturais, cuja perspectiva repassa a alma de um prazer tão íntimo, como ninguém é capaz de descrever, rivalizam em beleza com as ricas pastagens da

[86] Bacharel e licenciado em História pela Universidade Federal de São João del-Rei. Sócio correspondente dos institutos históricos e geográficos de São João del-Rei, da Campanha e de Ritápolis. Professor da rede municipal de ensino de Lavras. Contato: nemeth.torres@yahoo.com.br.
[87] Licenciado em Letras pela Universidade Federal de Lavras, licenciado em Pedagogia pela Universidade Norte do Paraná e graduando em História por essa mesma universidade. Professor da rede estadual de ensino de Minas Gerais. Contato: viniciuspousoalto@gmail.com.

> Tartária, que o sr. Lamartine eternizou nas suas "Viagens ao Oriente". Aquele vale, que importa grandes valores, é quase o único exportador de certos gêneros de Minas para esta Corte: bois, carneiros, porcos, toucinho, fumo, queijos, tudo dali vem, e algum dia virá o trigo, e até frutas e flores, quando a rotina for substituída por processos inteligentes, e gozarmos das vantagens de transportes, que carreguem depressa, barato, e muito (OTTONI, 1859, p. 24).

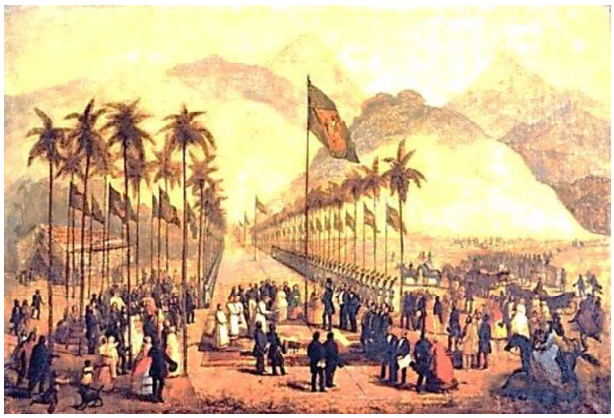
Silva compunha sua argumentação alertando também como uma das causas da carestia da carne no Rio de Janeiro as perdas que sofre o gado em tão longa viagem, já pela morte de muitas reses, já pelo emagrecimento e diminuição do peso de todas. Ora, dizia, a estrada de ferro pode dar algum remédio a este mal, não conduzindo gado em pé, como superficialmente apregoam alguns, mas trazendo a carne de reses descansadas, e animando pela exportação fácil dos produtos a indústria da criação. Sendo um dos raros estudos preservados desta ilustre personalidade da história lavrense, vale a pena transcrevê-lo na íntegra (OTTONI, 1859, p. 24):

Deputado José Jorge da Silva. Litografia, 1866, por Karl Linde (c. 1830-1873). Arquivo Público Mineiro.

"E é a esse grande centro de produção que a estrada do Passa Vinte deve abrir saída para o Atlântico, para a estrada de d. Pedro II, para a capital do Império. Além de ser a mais curta, é também a mais praticável: atravessa terrenos quase planos, e transpõe a serra geral da Mantiqueira por terrenos pouco pedregosos, e de uma declividade tão disfarçada, que pode reduzir-se a talvez a 1 em 45 para estradas de ferro. Para calcular-se a importância daquela estrada, basta saber-se que todo o terreno mineiro do rio Preto para o oeste, isto é, mais de 130 léguas, e de São João del-Rei, Tamanduá e Paracatu para o sul, superfície que abrange mais de vinte municípios, não tem para aqui direção mais natural e mais curta. E demais, quando em tempo talvez pouco remoto houver de destacar-se do vale do Paraíba um ramal da estrada de ferro de d. Pedro II para minha província, creio que naturalmente deverão procurar-se os vales dos grandes rios, e com especialidade o de São Francisco, o grande Mississipi brasileiro.

Ora, por uma felicidade extraordinária de posição é a estrada do Passa Vinte que resolve completamente o belo problema de pela linha mais curta ganhar a nascente de São

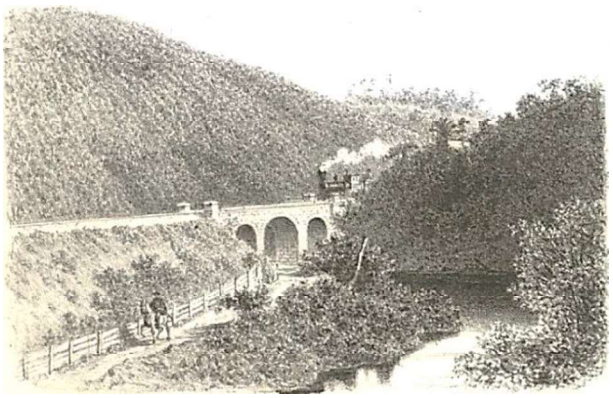
Francisco poucas léguas (2 a 3) abaixo da linda cachoeira da Casca da Anta, por onde aquele rio precipita-se de cima da serra da Canastra, e atira-se na planície. Muito mais profundamente do que eu, apreciará V. Ex.ª as vantagens comerciais e políticas desse sistema de comunicação interior do Rio de Janeiro, Minas, São Paulo, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Alagoas; qualquer consideração que eu houvesse de aventurar, fora imperdoável leviandade.



Lançamento da pedra fundamental da Estrada de Ferro Mauá em 1852. Óleo sobre madeira, anônimo. Casa Geyer do Museu Imperial, Rio de Janeiro.

Esta estrada, cujo alinhamento acompanhei desde Lavras até o rio Preto, já está nivelada para servir provisoriamente, e por uma picada de quatro palmos de leito aberto sob a direção dos engenheiros de Minas, atravessei a Mantiqueira sem o menor incômodo de descidas ou subidas rápidas; pois a declividade é quase sempre inferior a 5%. Como já tive ocasião de informar a V. Ex.ª a grande região em que se concentra quase todo o gado de exportação para esta capital, são os municípios da Formiga, Oliveira, Lavras, Três Pontas, Passos, Jacuí e Caldas. De todos esses pontos a direção mais curta para a Corte é o Passa Vinte.

Tanto por seus atos, como por cartas, que teve a bondade de escrever-me para Lavras, e para aqui, sei que o ex.^{mo} sr. conselheiro Carneiro de Campos dedica-se muito seriamente naquela obra; mas acanhadas, como são, as rendas da minha província, não podem habilitar S. Ex.ª para executar prontamente seus bons desejos, ainda ajudado pelos



Ponte n. 4 da Seção II da Estrada de Ferro D. Pedro II. Litografia, 1867 por Karl Linde (c. 1830-1873). Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

100:000$000 votados como subvenção pelo Corpo Legislativo; e por isso espero que o Governo Imperial proteja eficazmente aquela estrada, que servindo às províncias de Minas, Goiás e Mato Grosso para esta Corte deve reputar-te estrada geral.

Um dos meios de proteção àquela estrada consistiria, segundo me parece, em mandar V. Ex.ª proceder à nova exploração do lanço compreendido entre o rio Preto e rio Grande, isto é, a serra da Mantiqueira, para que qualquer estrada, que por ali se abrisse já para passageiros, boiadas e tropas, guardasse a declividade, que suportam as locomotivas. A despesa da exploração e novo nivelamento não seria grande, pois essa seção é apenas de 5 léguas e algumas vantagens poder-se-iam colher, como por exemplo, resolver o problema da passagem da serra, e sem despesas especiais, pois tem de por ali fazer-se um caminho, adiantar-se serviços à estrada de ferro de d. Pedro II, que tudo merece; pois abaixo da Independência e da Constituição do Império, que nos criaram autonomia e existência digna, qual convêm a homens, ainda não entrou em cabeça brasileira pensamento tão grandioso.

Vencida a Mantiqueira, o terreno dali por diante presta-se a tudo: levemente acidentado por ondulações suáveis de campinas lavadas, facilita as questões de nivelamento, e em alguns lugares as torna trivialíssimas. Suponha-se que a estrada de d. Pedro II vai em demanda do São Francisco: a linha reta, que lá conduz, é o vale do rio Grande, que a estrada costeará por 59 léguas do Livramento até o Piumhi; nessa altura ganha as planícies, que separam sem a menor serra ou morro o rio Grande do de São Francisco, quase nas suas cabeceiras, deixando entre eles a distância apenas de 5 a 6 léguas: nessas planícies teria a estrada de bifurcar-se, seguindo para o norte, a do vale do São Francisco; mas a do rio Grande, continuando para o oeste, acompanharia o vale do rio do Piumhi, e alcançando por um plano suave o alto da serra da Canastra, teria diante de si o célebre platô, que por campos limpíssimos e planos projeta-se por mais de 70 léguas a terminar às margens do Paraíba, na divisa de Minas com a província de Goiás e Mato Grosso. E como é o Passa Vinte que, além das vantagens da atualidade, cabe, segundo penso, a honra de facilitar à posteridade essas grandes linhas férreas para o rio Grande, São Francisco, Goiás, Mato Grosso e Estados vizinhos, tenho toda a razão de esperar que V. Ex.ª se interessará por aquela estrada com o desvelo e dedicação com que costuma proteger as coisas de verdadeira utilidade".

Carlos Carneiro de Campos, 1862, por Sébastien Auguste Sisson (1824-1898).

Os planos que se ensaiavam eram realmente animadores, embora os resultados não tenham sido os esperados. A estrada do Passa Vinte, dizia Daniel de Carvalho (1953), é uma estrada esquecida da história mineira. No auge das discussões sobre a construção de estradas de ferro, passou a vigorar a opinião segundo a qual as vias férreas dispensavam as estradas de rodagem. Curioso é, porém, observar que coincide com o surto inicial das ferrovias, o lançamento da nossa melhor estrada de rodagem do tempo do Império, pouco tempo depois deixada em olvido: a União e Indústria. Não foi esta, todavia, a única estrada de rodagem construída naquela época, com estudos rigorosos, e execução de acordo com a melhor técnica. Há outra, a de Passa Vinte, contemporânea da União e Indústria e que não teve, entretanto, a mesma sorte nem na memória, nem na diligência dos homens. Do seu projeto de ligar Lavras ao litoral, só uma fração do projeto original havia sido construída em 1859, relativo a cinco léguas e meia desde a barranca do rio Preto até um pouco além do arraial de Livramento (hoje Liberdade), no município de Aiuruoca (CARVALHO, 1953, pp. 133-140).

Como a estrada do Passa Vinte tinha o objetivo de ligar a Corte a outras provinciais, o presidente de Minas, Carlos Carneiro de Campos (1805-1878), futuro 3º visconde de Caravelas, partiu de Ouro Preto no dia 7 de abril de 1859 para Lavras, provavelmente para encontrar o dr. Jorge, e para por em arrematação as obras da estrada (BARRETO, 12 abr. 1859). Entretanto, por aviso de 20 de abril daquele ano, o governo imperial declarou não dispor de meios para atender ao pedido do presidente provincial (VILELA, 2007, p. 280).

A discussão sobre as ferrovias mineiras foi retomada na década de 1870, através de concessões à iniciativa privada, a partir da lei provincial n. 2.398, de 5 de novembro de 1877, que dispunha da construção de trecho que ligasse a Estrada de Ferro D. Pedro II até São João del-Rei (CAMPOS, 2005, p. 42). Esta seria a chamada Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

Estrada do Passa Vinte, entre Lavras e Aiuruoca, na qual foi despendido 324:539$775 réis. In *Carta da província de Minas Geraes: com indicação das actuaes estradas e das despesas com ellas feitas durante o decennio de 1855 e 1865*. Cartográfico, 1867, por Henrique Gerber. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

Na década de 1880, a companhia EFOM buscou sua expansão até Oliveira, com um ramal na barra do Ribeirão Vermelho, em Lavras, onde havia um porto de navegação a vapor. O trecho até o distrito de Ribeirão Vermelho de Lavras foi inaugurado em 14 abril de 1889 (OLIVEIRA, 28 dez. 2013), e tinha bitola de 0,76 m. Em 1895, outra expansão fora iniciada, entre Goiás e Barra Mansa (RJ), passando por Lavras, esta com bitola métrica, plenamente concluída em 1915.

A EFOM, como companhia privada, faliu em 1900, sendo encampada pelo governo federal através de leilão em 1903 (CAMPOS, 2005, p. 28). Em 1931, esta seria arrendada ao governo do Estado de Minas Gerais, formando a Rede Mineira de Viação (RMV).

A locomotiva Baldwin

Mathias Baldwin (1795-1866), um joalheiro de Filadélfia, Pensilvânia, Estados Unidos, ficou famoso pelas locomotivas que construiu. Sua entrada no setor ferroviário decorreu de uma encomenda que recebeu do diretor do museu daquela cidade, Franklin Peale, para a construção de uma pequena locomotiva que circulou com dois carros nos próprios terrenos da instituição. Depois de vencer várias dificuldades, Baldwin

construiu pessoalmente a que é considerada sua primeira locomotiva, a *Old Ironsides*, que circulou num reduzido trecho em 1831. Em seguida, fundou a Baldwin Locomotive Works e Spassou a atender encomendas de inúmeras ferrovias americanas e das que iam surgindo do exterior. Com suas linhas clássicas e inovações tecnológicas, as locomotivas Baldwin tiveram grande aceitação na América do Sul, no Japão, Europa e em vários países africanos. O grande impulso dado às fábricas de material ferroviário se deve principalmente à rápida proliferação das ferrovias americanas (GUIMARÃES, 1993, p. 18).

Matthias W. Baldwin (1795-1866). In *National Cyclopaedia of American Biography: Volume 9* (1899: 476).

A Locomotiva Baldwin 233, carinhosamente chamada "Maria Fumaça", localiza-se atualmente à Praça Dr. José Esteves, bairro Esplanada, Lavras, Minas Gerais. É uma locomotiva modelo 4-6-0 "Ten-Wheeler", construída em novembro de 1920 pela Baldwin Locomotive Works, na Filadélfia, Pensilvânia, Estados Unidos, seu número de fabricação é 54055. U.S.A., enquanto seu número como locomotiva da Rede Mineira de Viação era 233.

A locomotiva 4-6-0, de acordo com a Classificação Whyte para locomotivas a vapor, possui um arranjo de rodas consistindo de quatro rodas guia em um truque de dois eixos sem tração, seguidas de seis rodas motrizes, em três eixos, e nenhum conjunto de rodas portantes em eixos posteriores (CAVALCANTI, 1993). Suas dimensões são: 16,504 m de comprimento; 3,2 m de altura; 1,93 m de largura. Uma locomotiva a vapor americana, típica do início do Século XX, tinha velocidade máxima: 60 km/h. Capacidade de tração: 8.674 a 10 km/h. Pressão da caldeira: 12,65 kg/cm². Iluminação: dínamo. Freio: a vácuo. Engate: automático, a 75 cm de altura. Capacidade do tender: 11.356 l. Combustível: 14,95 m³ de lenha. Diâmetro das rodas: guia, 641 mm; motrizes, 1.092 mm; tender: 724 mm. Peso: no jogo de guia, 7.167 kg; aderente, 32.205 kg; locomotiva em marcha: 39.372 kg; locomotiva e tender em marcha, 71.872 kg (COELHO, 1989).

A locomotiva Baldwin 233 chegou ao Brasil no fim da década de 1920 para rodar liderando os trens da Rede Mineira de Viação no Sul de Minas e no interior do Rio de Janeiro, nas linhas entre Arcos, Soledade de Minas, Pouso Alegre, Itajubá (MG), Barra Mansa, Barra do Piraí (RJ), Cruzeiro (SP), entre outras. Era uma das que supriam o trecho da Estrada de Ferro Sul de Minas em 1931 (COIMBRA, 2009, p. 63).

Locomotiva Baldwin 233 em Barra Mansa, c. 1990 (GUIMARÃES, 1993, p. 101).

A locomotiva n. 233 da antiga RMV, fotografada por Luiz Carlos Rodrigues em 1990 (http://vfco.brazilia.jor.br/vapor/Locomotiva.233.RMV.shtml).

A máquina era muito querida pelos maquinistas e foguistas, ao lado de suas "irmãs" 230, 231 e 232, pela sua versatilidade: eram máquinas de tamanho e potência médias, nem muito fortes quanto as grandes Baldwins de puxar carga, nem muito fracas quanto às máquinas da bitolinha. Assim, eram ideais para trens de passageiros ou trens mistos, percorrendo as sinuosas linhas mineiras entre as montanhas. Existem algumas Baldwins em circulação no Sul de Minas atualmente, como a 332 e a 230, respectivamente no trem das Águas em São Lourenço e no novo trem turístico em São Sebastião do Rio Verde.

Na década de 1960, com a chegada das locomotivas diesel elétricas ao Brasil, as máquinas à vapor começaram a ser apagadas e abandonadas em galpões, para serem cortadas e sucateadas. A Baldwin 233 foi utilizada até 1969, ficando alguns anos abandonada. Em 7 de março de 1977, encontrava-se apagada, no porto de Angra dos Reis (RJ), para eventuais manobras, sem o farol dianteiro. Fora reformada em 1982 e voltou a rodar auxiliando as máquinas a diesel, até que, em 1989, foi totalmente erradicada e estacionada nas oficinas em Barra Mansa (RJ), em bom estado de conservação.

Finalmente, em maio de 1997, a locomotiva foi colocada na Praça Dr. José Esteves em Lavras. Sua chegada teria se dado através de uma exigência da Superintendência Regional 2 (SR-2) da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em Belo Horizonte, que deu a locomotiva 233 a Lavras para levar em troca a locomotiva 20 para a sede da SR-2 (SANTOS, 24 jan. 2011). Um vídeo deste momento está disponível no *YouTube* (SANTIAGO, 4 jul. 2012). As figuras 9 a 14, abaixo, são instantâneos capturados deste vídeo.

Em 2010, o Circuito Ferroviário Vale Verde (CFVV) e a Prefeitura Municipal de Lavras, iniciaram um processo de melhorias na área da estação na Zona Norte de Lavras, tendo como primeira parte do plano de revitalização da Praça José Esteves, a recuperação estética da locomotiva Baldwin 233. Ela foi lavada e dedetizada. Em seguida foram tratados os focos de ferrugem que se propagaram devido à ação do ácido úrico, incluindo aplicação de um produto para proteção contra ferrugem e a troca de uma chapa de aço que foi totalmente corroída no interior do tender (LAVRAS 24 HORAS, 26 nov. 2010).

Em 19 de junho de 2012, foi promulgado o decreto municipal n°9.703 de tombamento da Locomotiva Baldwin 233, porém nenhum dossiê de tombamento fora elaborado na ocasião, providência que seria tomada somente em 2020. Em 2013, a locomotiva Baldwin foi objeto de nova restauração, incluindo pintura realizada pelo ferroviário aposentado, Luiz Carlos de Souza (CRUZ, 2 out. 2013). De acordo com o ofício n°39.201/2019, do Setor de Apoio Técnico de Patrimônio Ferroviário do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, foi renovada a posse da locomotiva para o município de Lavras por um prazo de vinte anos[88].

[88] Prefeitura Municipal de Lavras / Avenida Sylvio Menicucci, n° 1575 – Centro. (Cessão de Direito Real de Uso Gratuito de Bens Móveis, processo n. 50600.032944/2016-21, cedente: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Contrato de vinte anos, podendo ser prorrogado por iguais sucessivos

Na atualidade, a locomotiva Baldwin 233 permanece como ícone das memórias ferroviárias de Lavras e objeto de projetos em Educação Patrimonial. Não obstante, é certo que ela merece mais cuidados, seja para sua preservação como monumento, seja para uma eventual utilização para transporte turístico de passageiros.

Referências bibliográficas

ASSIS, M. O velho Senado. **Revista Brasileira**, *14*, pp. 257-271, 1898.

BARRETO, J. F. A. M. (12 abr. 1859). Notícias do interior. *Correio Mercantil*, *16*(101), 1.

CAMPOS, B. N. **Marcas de uma Ferrovia: A Estrada de Ferro Oeste de Minas em São João del-Rei** (1877-1915). (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal de São João del-Rei, 2005.

CARVALHO, D. **Estudos e depoimentos**. Rio de Janeiro (RJ): José Olympio, 1953.

CARVALHO, J. M. **A monarquia brasileira**. Rio de Janeiro (RJ): Ao Livro Técnico, 1993.

CAVALCANTI, F. R. (1° mai. 1993). **O sistema de F. M. Whyte**. Centro-Oeste. 78. Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/locos/Locomotivas.Vapor.Classificacao. Whyte.shtml. Acessado em 1.º nov. 2021.

COELHO, E. (8 mai. 1989**). Origem e destino das locomotivas da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Centro-Oeste. 9. Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/vapor/Locomotiva.233.RMV.shtml. Acessado em 1.º nov. 2021.

COIMBRA, R. R. **Uma Viagem pelos Trilhos da Centro Oeste**. São Lourenço (MG): Novo Mundo, 2009.

CRUZ, L., *et ali* (2 out. 2013). Maria-fumaça de Lavras será restaurada. **Estado de Minas**. www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/10/02/interna_gerais,455401/maria-fumaca-de-lavras-sera-restaurada.shtml. Acessado em 1.º nov. 2021.

GUIMARÃES, B. **O Vapor nas Ferrovias do Brasil**. Petrópolis (RJ): Gráfica Jornal da Cidade, 1993.

LAVRAS 24 HORAS. (26 nov. 2010). **Lavras: Locomotiva a Vapor da Zona Norte será enfim recuperada**. Disponível em: www.lavras24horas.com.br/portal/lavras-locomotiva-a-vapor-da-zona-norte-sera-enfim-recuperada. Acessado em 16 jun. 2018.

períodos, mediante a lavratura do respectivo termo aditivo. Publicado no Diário Oficial da União, n. 131, Seção 3, p. 108, 10 jul. 2019, e no Diário Oficial do Município de Lavras, n° 2.081, p. 9, 2 ago. 2019).

NÉMETH-TORRES, G. **História Geral de Lavras**. Lavras (MG): Geovani Németh-Torres, 2018. [Série Lavrensiana, 6]. v. 1.

OLIVEIRA, M. T. (28 dez. 2013). **Carta**. In Giesbrecht, R. M. (17 jul. 2019). Estação Lavras. *Estações Ferroviárias do Brasil*. Disponível em: www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/fotos/ribeir%E3o%20vermelho%20-%20notas.pdf. Acessado em 24 dez. 2019.

OTTONI, C. B. **O futuro das estradas de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro (RJ): Typographia Nacional, 1859.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAVRAS. (28 mar. 2019). **Escola Oscar Botelho promoveu visita a antigos casarões para resgatar a história de Lavras**. Prefeitura Municipal de Lavras. Disponível em: http://pml.lavras.mg.gov.br/conteudo/texto/2932. Acessado em 24 dez. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAVRAS. (2020). **Dossiê de Tombamento da Locomotiva Baldwin 233**. Lavras (MG): Secretaria Municipal de Esporte, Lazer, Turismo e Cultura.

SANTIAGO, C. (4 jul. 2012). **Colocação da Locomotiva 233 na Praça da Estação**. *YouTube*. Disponível em: www.youtube.com/watch?v=fJkirE5WPYc. Acessado em 1.º nov. 2021.

SANTOS, W. (24 jan. 2011). **A locomotiva 20 em Belo Horizonte**. Trilhos do Oeste. Disponível em: https://trilhosdooeste.blogspot.com/2011/01/locomotiva-20-em-belo-horizonte.html. Acessado em 1.º nov. 2021.

VILELA, M. S. **A Formação Histórica dos Campos de Sant'Ana das Lavras do Funil**. Lavras (MG): Indi, 2007.